

IMPIANTO ELETTRICO

150 li - SCHEMA TOPOGRAFICO IMPIANTO ELETTRICO PREMODIFICA

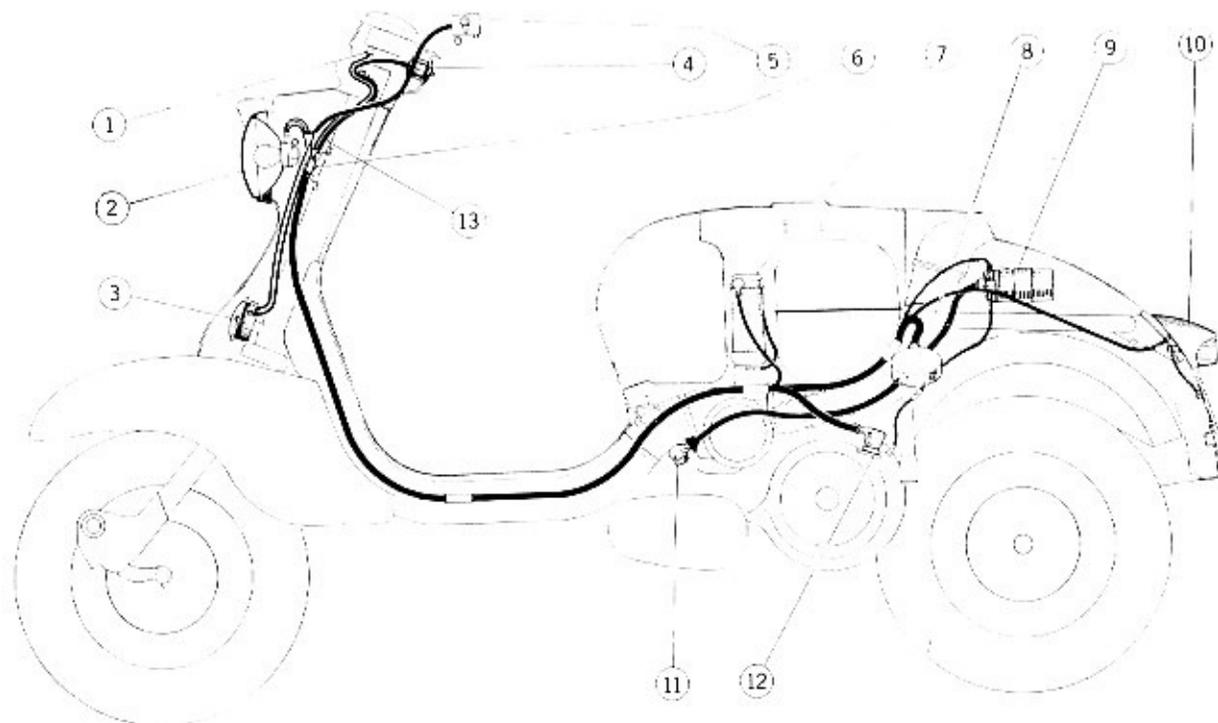


Fig. 42 A

1) Lampadina tachimetro. - 2) Fanale anteriore. - 3) Avvisatore acustico. - 4) Pulsante arresto motore. - 5) Commutatore con devialuci
6) Morsettiara. - 7) Batteria. - 8) Raddrizzatore. - 9) Bobina Alta Tensione. - 10) Fanalino posteriore. - 11) Attacco candela. - 12) Presa
corrente sul volano magnete. - 13) Impedenza e fusibile.

IMPIANTO ELETTRICO

Modello 150 li

L'impianto è alimentato dal volano magnete che fornisce la corrente alla bobina alta tensione, all'avvisatore acustico ed alla lampadina a doppio filamento del faro. Inoltre attraverso un raddrizzatore mantiene carica la batteria e alimenta la lampadina per luci di città nel fanale anteriore. La lampadina per illuminazione tachimetro e la lampadina fanalino posteriore sono alimentate o direttamente dal volano magnete, oppure dal circuito della batteria, secondo la posizione del commutatore.

La regolazione della carica della batteria avviene a mezzo di una impedenza che nelle posizioni 0 e 2 del commutatore, viene inserita in serie sul circuito di carica.

Sulle prime macchine della serie, l'impedenza ed il fusibile sono montati sulla morsettiera, dietro il faro, mentre il raddrizzatore è sistemato in una scatola a forma rotonda fissata all'arco di sostegno della pedana sinistra. Vedi

schema topografico impianto elettrico fig. 42 A e schema impianto elettrico fig. 43 A.

Sulle macchine successive l'impedenza ed il fusibile sono stati spostati e vengono montati insieme al raddrizzatore in una unica scatola a forma rettangolare fissata all'arco di sostegno della pedana sinistra. Vedi schema topografico impianto elettrico fig. 42 B e schema impianto elettrico fig. 43 B.

Il commutatore può assumere 3 posizioni:

- pos. 0** Tutte le luci spente: marcia diurna o sosta normale.
- pos. 1** Luce di città, fanalino posteriore e luce tachimetro accesi: marcia notturna in zona illuminata o sosta notturna in zona non illuminata, secondo quanto richiesto dalla legge.
- pos. 2** faro anteriore, fanalino posteriore e luce tachimetro accesi: marcia notturna in zona non illuminata secondo quanto richiesto dalla legge.

Per passare da luci abbaglianti ad anabbaglianti, azionare la leva devialuci sul commutatore.

150 li - SCHEMA TOPOGRAFICO IMPIANTO ELETTRICO POSTMODIFICA

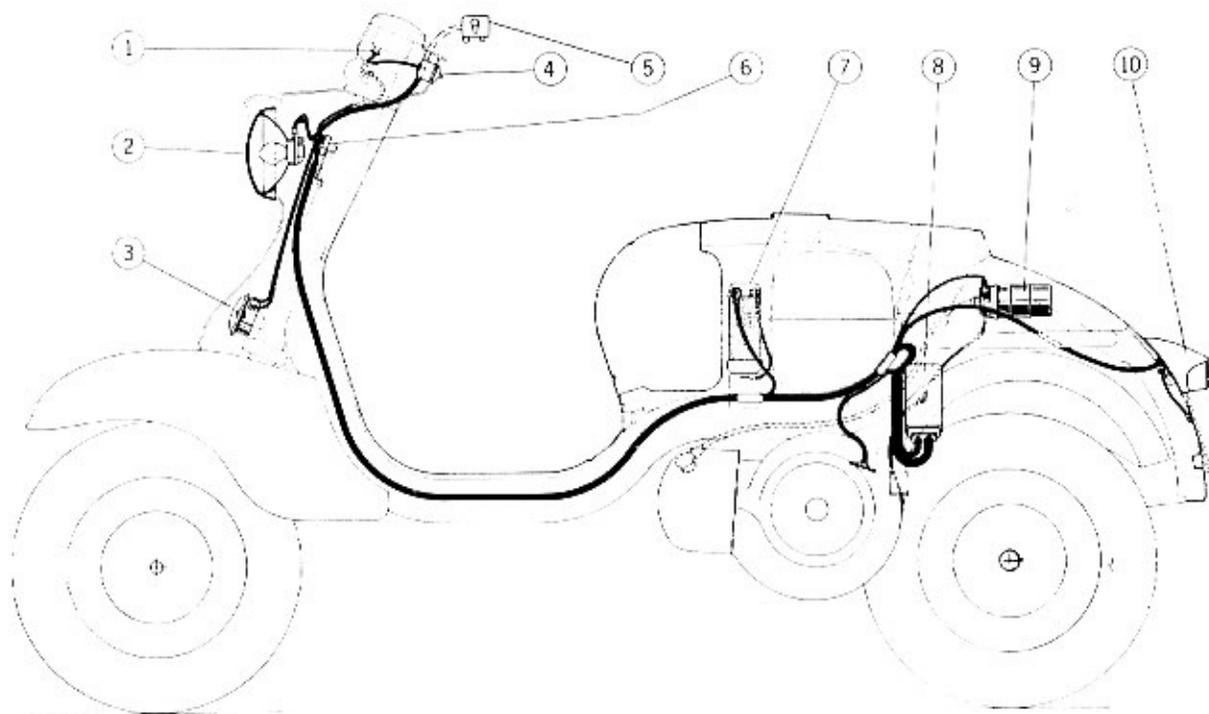


Fig. 42 B

- 1) Lampadina tachimetro. - 2) Fanale anteriore. - 3) Avvisatore acustico. - 4) Pulsante arresto motore. - 5) Commutatore con devialuci e pulsante avvisatore acustico. - 6) Morsettiera. - 7) Batteria. - 8) Custodia raddrizzatore, impedenza e fusibile. - 9) Bobina A.T. 10) Fanalino posteriore.

150 li - SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO PREMODIFICA

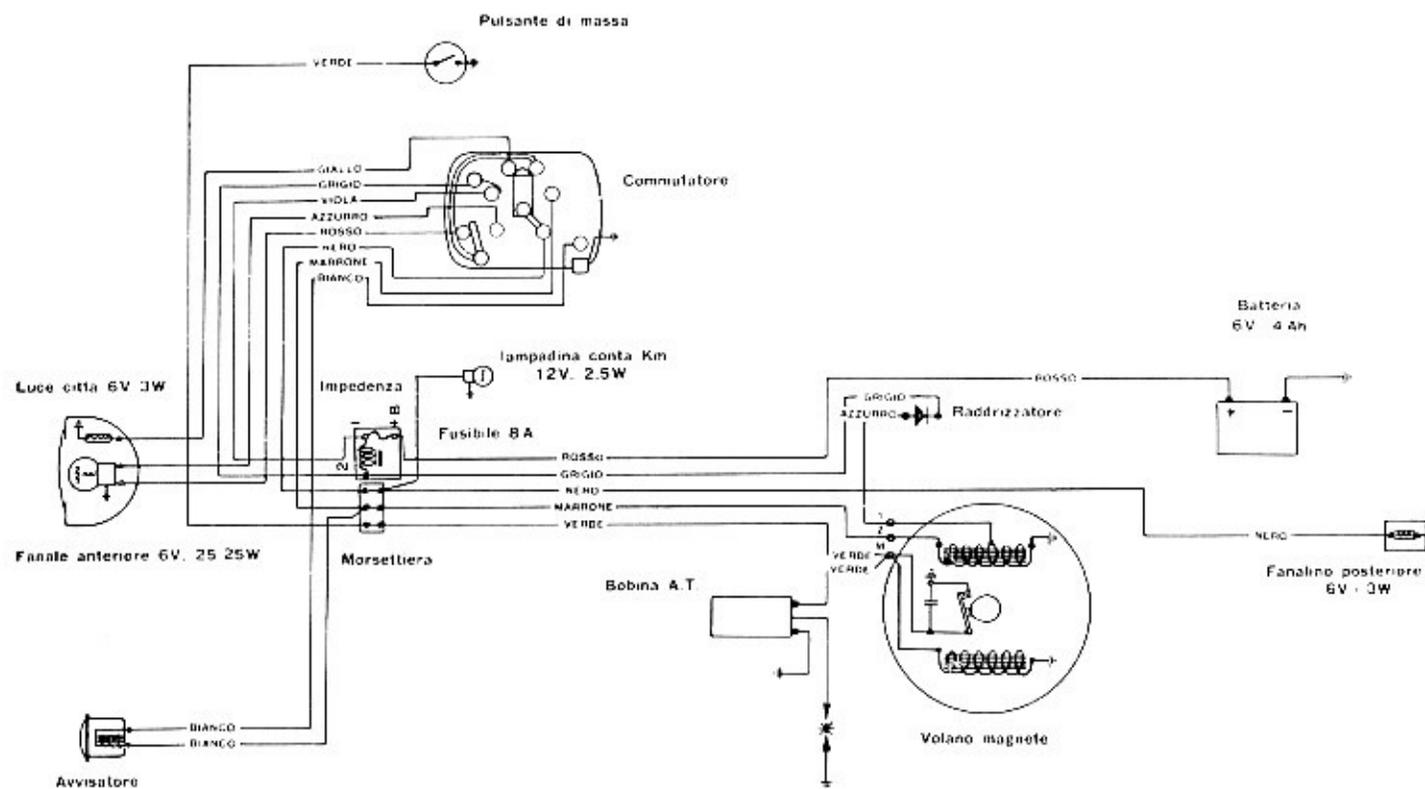


Fig. 43 A

150 li - SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO POSTMODIFICA

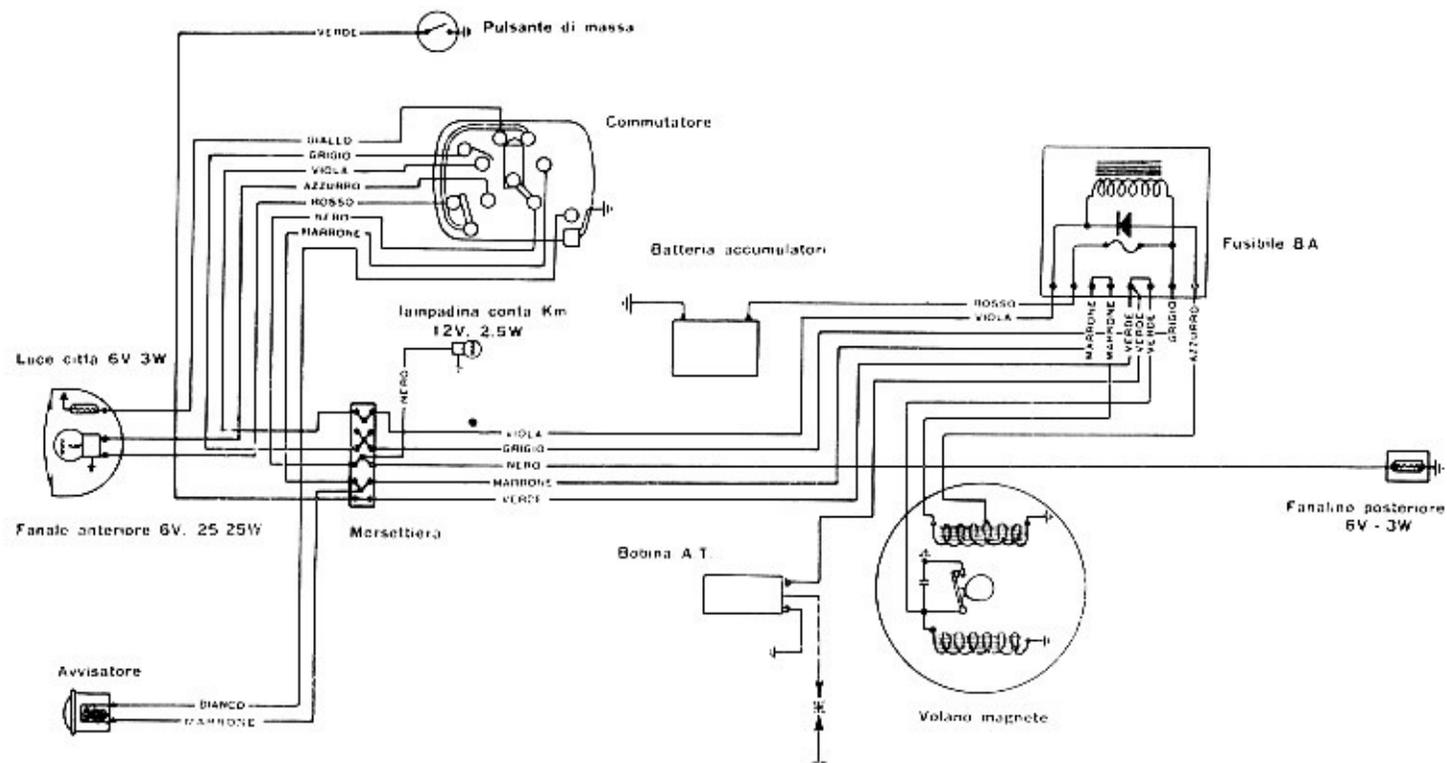


Fig. 43 B

CARATTERISTICHE APPARECCHI ELETTRICI

Denominaz.	n. catalogo		Caratteristiche
	premodifica	postmodifica	
Volano magnete			1 bobina di accensione - (filo d'uscita verde) - senza carico luce, velocità 100 giri/min., la scintilla deve scoccare usando un spinterometro a tre punte distanziate mm 5 - 1 bobina luce a due uscite, (filo marrone luce e filo azzurro raddrizzatore) - tensione luce 6 V a 3000 giri min. con carico su resistenza 1,33 Ohm.
Ducati	00840013		
Filso	00811415		
Marelli	00831593		
Bobina A.T.			a circuito magnetico aperto, alimentata in alternata NB: bobine intercambiabili, ad eccezione del volano Filso che deve avere esclusivamente bobina Filso.
Ducati	00840016		
Filso	00811384		
Marelli	00831579		
Bosch	12011081		
Raddrizzatore	15.08.1250	15.08.1300	raddrizzatore tipo a piastre
Impedenza Fusibile	19.08.1280		Impedenza 0,8 mH fusibile 8 A
Commutatore	19.08.1220		leva centrale a 3 posizioni, pulsante avvisatore e leva devialuci
Pulsante messa a massa accensione	19.08.1270		
Batteria	19.08.1170	19.08.1290	premodifica - 6 V 4 Ah postmodifica - 6 V 5 Ah

LAMPADE

Luce abbagliante ed anabbagliante	15.08.0003	Bilux - 6 V 25, 25 W
Luce di città	40010146	6 V 3 W
Fanalino posteriore	15.08.3004	6 V 3 W
Luce tachimetro	15.08.7002	12 V 2,5 W

REGISTRAZIONE DEL FARO

Controllare la pressione dei pneumatici

Disporre davanti allo scooter uno schermo verticale come mostrato in fig. 44.

Disporre lo scooter nelle condizioni di carico in cui normalmente viene usato

- Allentare le due viti del faro e ruotarlo leggermente attorno alle due rimanenti viti fino a che il bordo superiore della zona illuminata dal fascio anabbagliante venga a coincidere con la retta orizzontale tracciata sullo schermo.

OPERAZIONI DI CONTROLLO

Sono necessari i seguenti strumenti:

- Contagiri a mano: 0 - 6000 giri/min.
- Voltmetro per corrente continua: 0 - 10 V

Amperometro per corrente continua: 0 - 3 A

Milliamperometro per corrente continua: 0 - 10 mA

- Pipetta densimetrica per controllo liquido batteria
- Prova circuiti - E' vantaggioso disporre di un mega-ohmetro

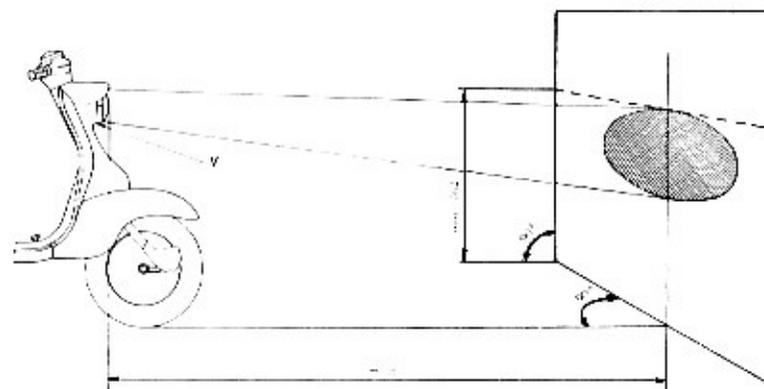


Fig. 44

MANUTENZIONE BATTERIA

(Per smontare la batteria dalla macchina vedi op. 51, pag. 36).

- 1 Avere l'avvertenza di non lasciare scaricare eccessivamente la batteria, per evitare la solfatazione delle sue piastre che potrebbe metterla fuori uso.
- 2 Aggiungere **acqua distillata** una volta al mese (nei mesi caldi ogni 2 settimane) fino a che il livello dell'elettrolita superi i separatori di circa 5 mm. È consigliabile aggiungere acqua distillata dopo e non prima di un viaggio.
- 3 Accertarsi che i morsetti di connessione dei poli batteria ai cavi del circuito siano ben stretti e spalmati di vaselina per evitare corrosioni.
- 4 Nel caso di lunga inattività della macchina, è consigliabile smontare la batteria, riporla in un luogo asciutto, dove non vi sia pericolo di gelo e provvedere inoltre **ogni mese** alla sua ricarica presso una stazione di servizio per mantenerla in efficienza.
- 5 Nel montaggio della batteria sulla macchina, occorre accertarsi che le connessioni dei suoi poli siano giustamente eseguite. (Vedi schema topografico figg. 42A e 42B): **polo positivo (+)** collegato al cavo del circuito **polo negativo (-)** collegato alla vite di massa sulla mensola porta batteria.
- 6 Procedere alla carica al banco della batteria esclusivamente con corrente continua (o raddrizzata) con intensità pari a 1/10 della sua capacità (0,4 ÷ 0,5 A). Controllare con un voltmetro la tensione di ciascuno dei 3 elementi della batteria; quando la tensione ha raggiunto i 2,6 Volt per elemento, continuare l'operazione 3 ore ancora.
- 7 Controllare la densità del liquido mediante apposita pipetta densimetrica. La densità 1,26 g/cm³ (pari a 30 gradi Baumé) corrisponde a batteria completamente carica, mentre una densità di 1,21 g/cm³ (25 Bé) è indizio che la batteria deve essere urgentemente caricata, per evitare la solfatazione delle piastre. Densità inferiori fanno presumere che il processo di solfatazione sia già in corso ed in tale caso è consigliabile l'invio della batteria ad una stazione di servizio della ditta costruttrice della batteria stessa. Dopo la carica, scuotere con energia la batteria per facilitare la fuoriuscita del gas dagli elementi e l'assettamento del liquido; indi portare questo al livello prescritto.

Per la prima carica, seguire le istruzioni della casa costruttrice della batteria, allegate alla batteria stessa. Se la batteria è destinata a funzionare in climi tropicali, la densità del liquido deve essere di 1,21 g/cm³ (25° Bé) a 15°C, sia per la prima carica, sia per il funzionamento normale.

FUSIBILE

Smontato il faro (per le macchine premodifica), o il coperchio del raddrizzatore (per le macchine postmodifica), si può accedere al fusibile. Quando portando il commutatore in posizione 1 le luci rimangono spente, occorre verificare se la valvola fusibile è bruciata e in tal caso sostituirla (fusibile 8 A) provvedendo a ricercare la causa.

CONTROLLO DELL'ASSORBIMENTO DELL'IMPIANTO

Inserire l'amperometro fra il polo positivo della batteria e il cavo del circuito di utilizzazione (positivo dell'amperometro collegato al positivo della batteria, negativo dell'amperometro collegato al cavo del circuito di utilizzazione) - Vedi fig. 45.

Ruotare la levetta del commutatore su posizione 1 (luci di posizione accese) e controllare che l'assorbimento dell'impianto sia compreso fra 0,9 e 1,1 A.

CONTROLLO DEL CIRCUITO DI CARICA DELLA BATTERIA

Inserire l'amperometro fra il polo positivo della batteria ed il terminale del cavo del circuito (positivo della batteria collegato al negativo dell'amperometro, cavo del circuito collegato al positivo dell'amperometro). Vedi fig. 45. Avviare il motore e tenere il commutatore nella posizione 0 (marcia diurna). Ai sottoindicati regimi, misurati col contagiri applicato a mano sul dado di bloccaggio del volano, si devono avere, per un funzionamento regolare, i seguenti valori letti sull'amperometro:

- Circa 0,25 A. a 3.000 giri/1'
- Circa 0,4 A. a 5.000 giri/1'

Se l'intensità della corrente misurata fosse notevolmente diversa dal valore prescritto, ciò può essere dovuto fra l'altro a:

- Raddrizzatore avariato: sostituirlo
- Volano smagnetizzato (si ha pure bassa luce al faro): sostituirlo o eventualmente rimagnetizzarlo.
- Se manca la corrente di carica, controllare la valvola fusibile 8 A. Se bruciata, sostituirla.

150 li - CIRCUITI DI CONTROLLO

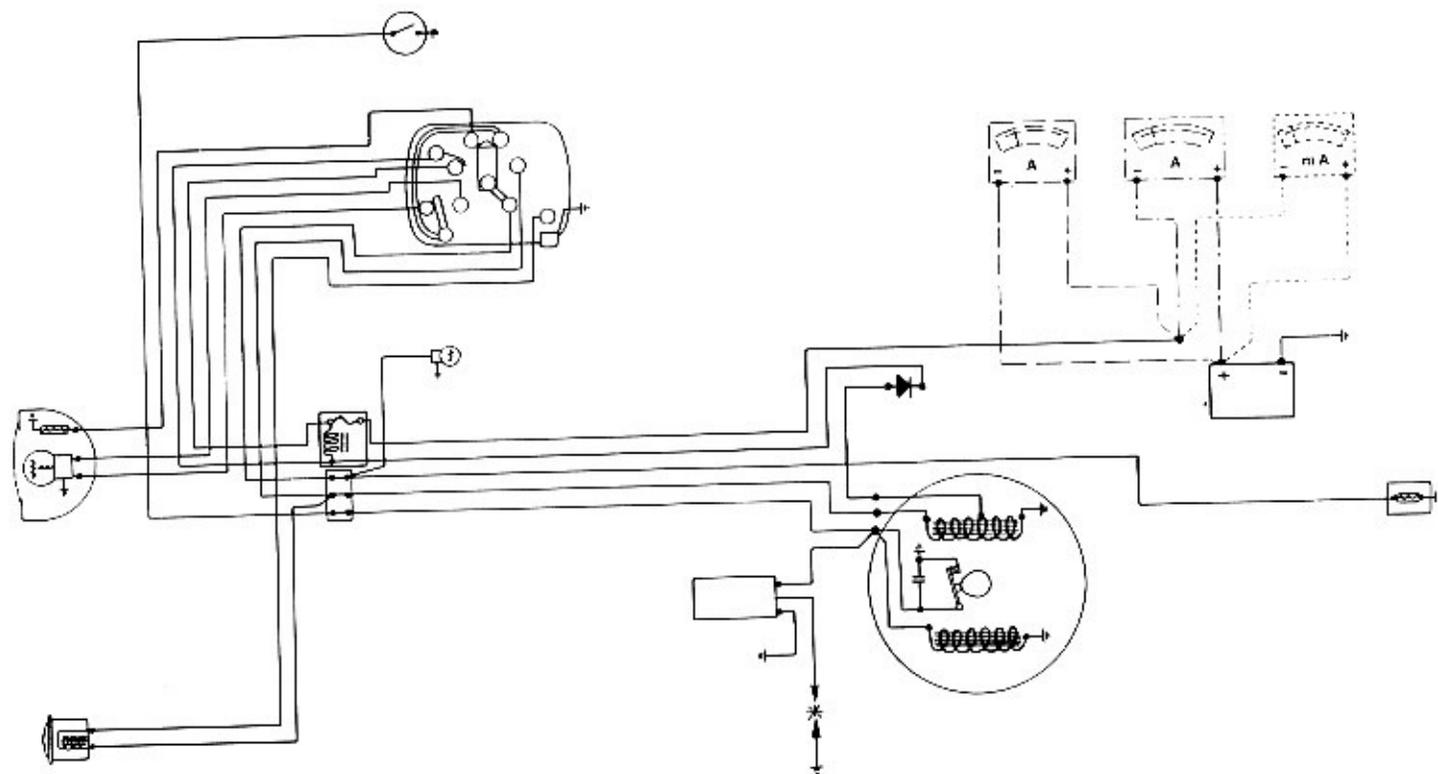


Fig. 45

Controllo assorbimento impianto
circuiti carica batteria
corrente inversa

CONTROLLO CORRENTE INVERSA

La misura della corrente inversa dalla batteria al circuito, permette di misurare la dispersione di corrente a motore fermo.

Per eseguire la lettura, il commutatore deve essere in posizione 0 (sosta normale). Il morsetto positivo del milli-amperometro va collegato al morsetto positivo della batteria e il morsetto negativo del milliamperometro va connesso al cavo che collega la batteria all'impianto. Vedi fig. 45.

Assicurarsi che la valvola fusibile 8 A sia regolarmente fissata sui morsetti, in quanto un cattivo contatto può determinare errate misure.

Il valore massimo ammissibile della corrente è 3 mA. Se la corrente supera tale valore, si deve ricercare la causa di tale dispersione che può essere:

- raddrizzatore avariato: sostituirlo;
- difetto di isolamento nel circuito elettrico: individuare il tratto di circuito o l'organo difettoso.

PROVE DI ISOLAMENTO E CONTINUITA':

(Solo per le prime macchine della serie 150 li che montano l'impedenza sulla morsettiera).

- Smontare il fanale anteriore e togliere le 2 lampadine.
Smontare il fanalino posteriore e togliere la lampadina.

- Staccare dalla morsettiera dietro il fanale il filo nero che alimenta la lampadina per illuminazione tachimetro.

Staccare i fili rosso e viola dai rispettivi morsetti sull'impedenza e collegarli.

- Staccare il filo rosso dal polo positivo della batteria.

Staccare i fili grigio e azzurro dal morsetto del raddrizzatore e collegarli.

Staccare tutti i fili sulla presa b.t. del volano e collegare fra loro i due fili verdi (se già non lo fossero).

Staccare il filo verde sulla bobina A.T.

1) Circuiti batteria, luce di città e fanalino posteriore.

Vedi fig. 46 A.

Posizione del commutatore: 1 (luce di posizione).

Inserire il prova circuiti fra il terminale del filo staccato dalla batteria e il filo azzurro staccato sulla presa di bassa tensione del volano: vi deve essere continuità.

Inserire il prova circuiti fra gli attacchi collegati al circuito della lampadina del fanalino posteriore e della lampadina per luce di città del fanale: vi deve essere continuità.

Inserire il prova circuiti fra il filo staccato dalla batteria e la massa: vi deve essere buon isolamento.

150 li - CIRCUITI DI CONTROLLO

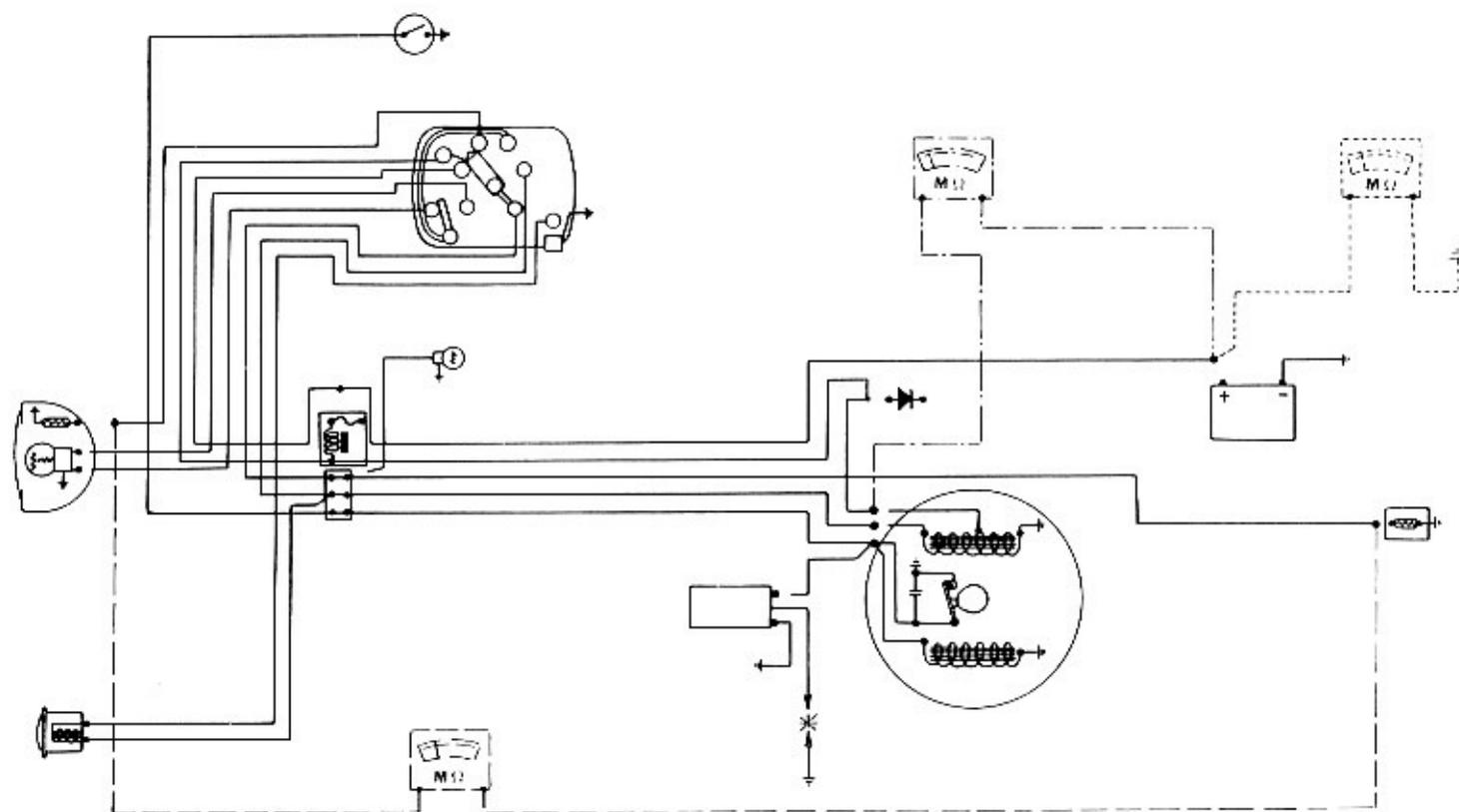


Fig. 46 A

— — — — — Controllo circuito batteria
- - - - - Controllo circuito batteria
- · - · - · Controllo circuito luce di città

2) **Circuiti di corrente alternata, dell'avvisatore acustico e della lampadina biluce del fanale anteriore.** Vedi figura 47 A.

Posizione del commutatore: 2 (marcia notturna con fano). Collegare uno dei capi del prova circuiti al filo marrone staccato sulla presa del volano e l'altro alternativamente alle due linguette di contatto della lampadina biluce. Facendo agire il devialuci sul commutatore, si deve avere alternativamente continuità e buon isolamento.

Inserire il prova circuiti fra il filo marrone staccato sulla presa di bassa tensione del volano e la massa. Si deve avere buon isolamento. Premendo il pulsante dell'avvisatore si deve avere continuità.

3) **Circuiti alimentazione bobina A.T. e di massa del motore.** Vedi fig. 47 A

Posizione del commutatore: qualsiasi.

Collegare il prova circuiti fra il filo verde staccato sulla bobina A.T. e la massa. Vi deve essere buon isolamento. Premendo il pulsante per arresto motore, vi deve essere continuità.

PROVE DI ISOLAMENTO E CONTINUITA'

(Solo per le macchine con impianto elettrico modificato come in fig. 42 B e 43 B).

- Smontare il fanale anteriore e togliere le 2 lampadine.
- Smontare il fanalino posteriore e togliere la lampadina.

— Staccare dalla morsettiera dietro il fanale il filo nero che alimenta la lampadina per illuminazione tachimetro.

— Staccare il filo verde sulla bobina A.T.

— Staccare il filo rosso dal polo positivo della batteria. Staccare dai rispettivi morsetti nella scatola impedenza, tutti i fili contenuti nei due cavi provenienti dal volano magnete e dall'impianto e:

- a) Collegare i due fili verdi provenienti dall'impianto (se già non lo fossero).
- b) Collegare i fili rosso e grigio.

1) **Circuiti batteria, luce di città e fanalino posteriore.** Vedi fig. 46 B.

Vale la prova 1) pag. 54 se al posto di « filo azzurro staccato dalla presa di bassa tensione del volano » si legge « filo viola staccato dalla custodia raddrizzatore ».

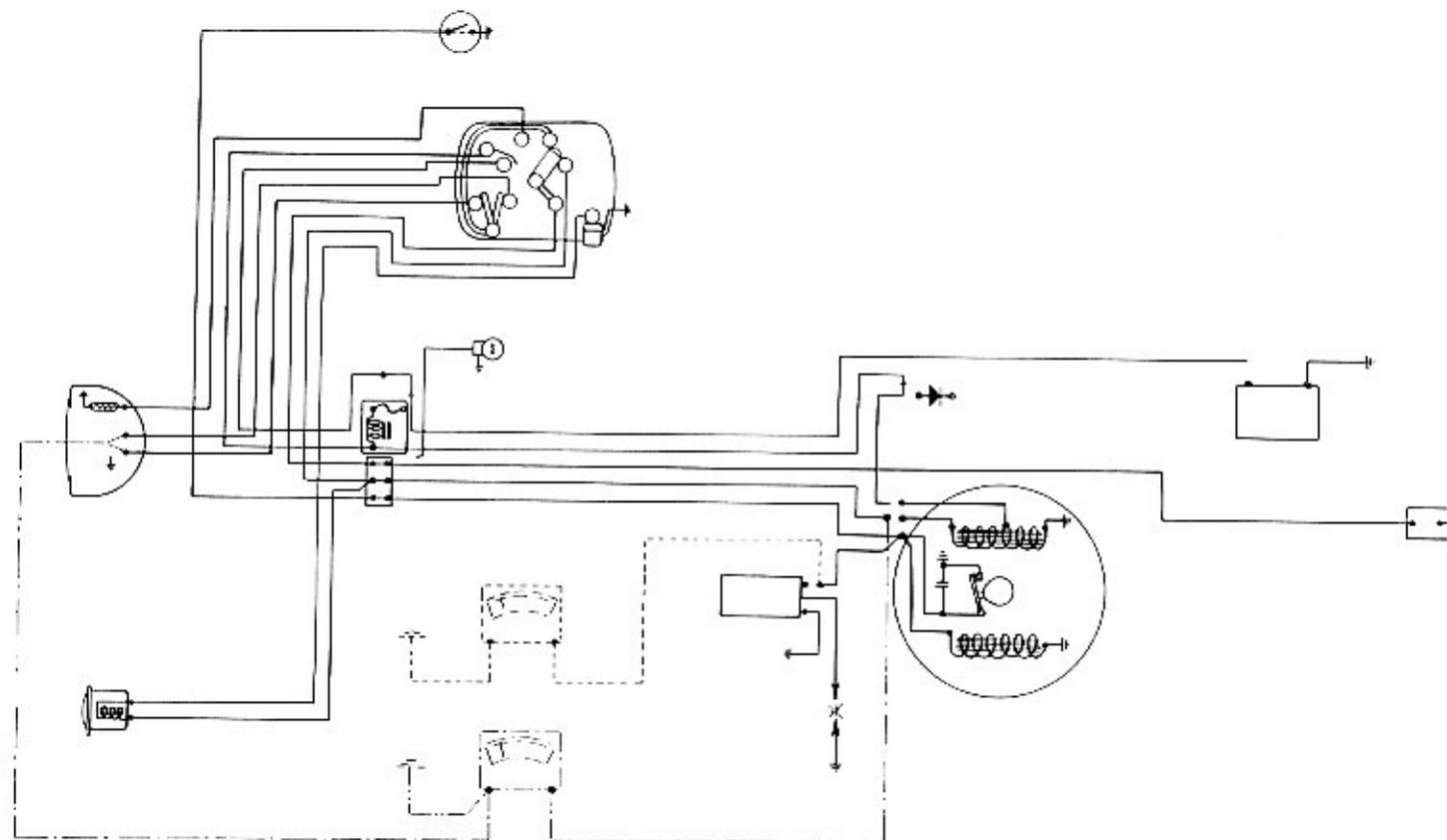
2) **Circuiti di corrente alternata, dell'avvisatore acustico e della lampadina biluce del fanale anteriore.** Vedi fig. 47 B.

Vale la prova 2) pag. 56 se al posto di « filo marrone staccato sulla presa volano » si legge « filo marrone proveniente dall'impianto staccato sulla scatola raddrizzatore ».

3) **Circuiti alimentazione bobina A.T. e di massa del motore.** Vedi fig. 47 B.

Vale la prova 3).

150 li - CIRCUITI DI CONTROLLO



— — — — — Controllo circuiti a corrente alternata dell'avvisatore acustico e della lampada bilux nel fanale anteriore.
- - - - - Controllo circuiti di alimentazione bobina A. T. e di massa del motore.

Fig. 47 A

150 li - CIRCUITI DI CONTROLLO

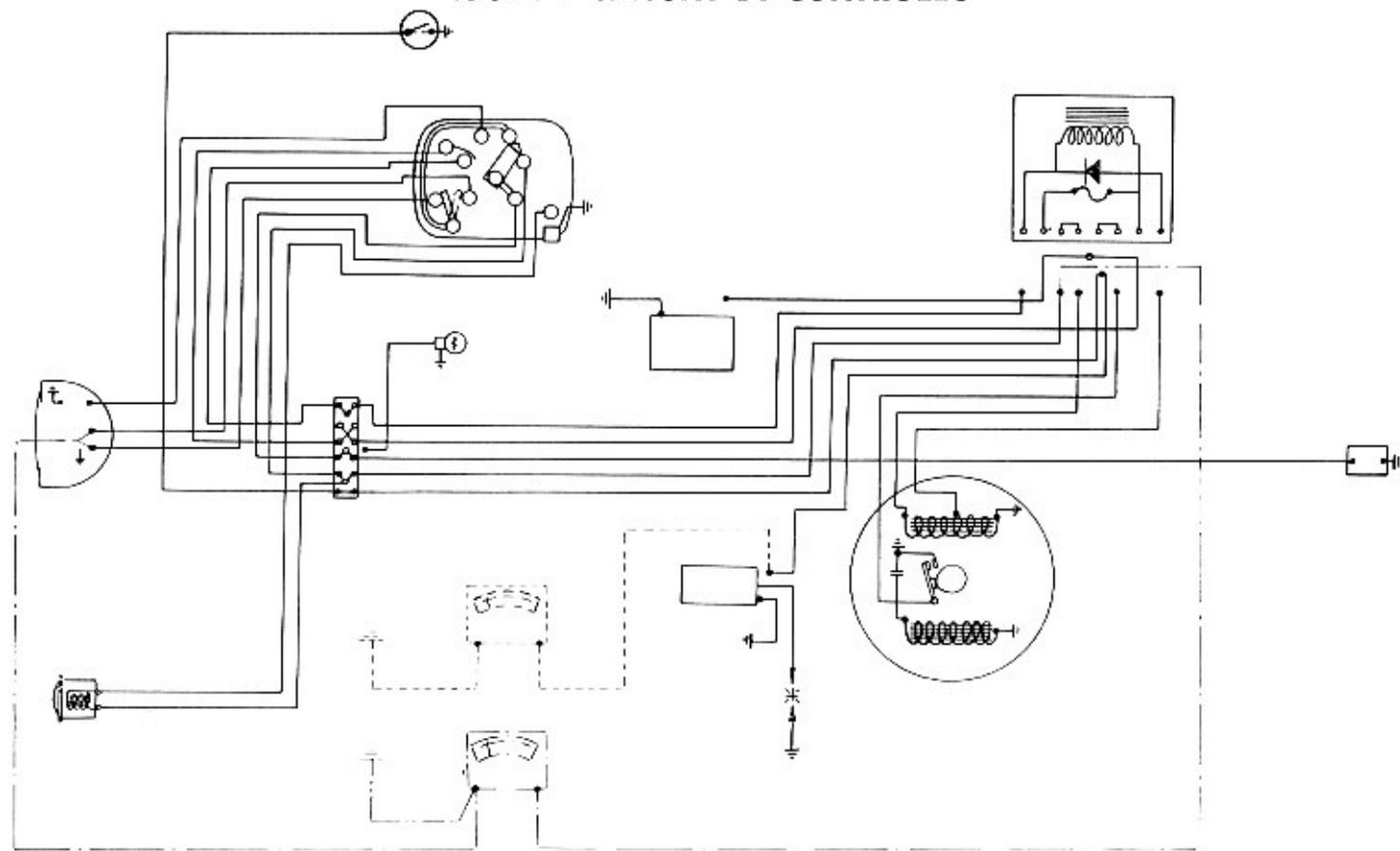


Fig. 47 B

--- Controllo circuiti a corrente alternata dell'avvisatore acustico e della lampada bilux nel fanale anteriore.
- - - - - Controllo circuiti di alimentazione bobina A. T. e di massa del motore.

Modello 125 li

Nelle prime macchine della serie, l'impianto è alimentato dal volano magnete che fornisce direttamente la corrente alla bobina A.T., all'avvisatore acustico e alle varie lampadine. Vedi schema topografico impianto elettrico figura 48 A e schema impianto elettrico fig. 49 A.

Nelle macchine successive con impianto elettrico modificato, l'impianto è alimentato dal volano magnete che fornisce la corrente direttamente alla bobina A.T., all'avvisatore acustico e alla lampadina biluce nel fanale. La lampadina per luci di città nel fanale è alimentata invece attraverso una impedenza che regola la corrente del volano. La lampadina del fanalino posteriore ed eventualmente (se montata) la lampadina per illuminazione tachimetro, sono alimentate o attraverso l'impedenza (commutatore in posizione 1) o direttamente dal volano (commutatore in posizione 2). Vedi schema topografico impianto elettrico fig. 48 B e schema impianto elettrico, fig. 49 B.

pos. 0 tutte le luci spente;

pos. 1 luce di città e fanalino posteriore accesi per la marcia notturna in zona illuminata, secondo quanto richiesto dalla legge.

pos. 2 faro e fanalino posteriore accesi per la marcia notturna in zona non illuminata, secondo quanto richiesto dalla legge.

Per passare da luce abbagliante ad anabbagliante, azionare la leva devialuci sul commutatore.

NOTA - Smontando la fiancata sinistra si distingue immediatamente, per la presenza o meno della scatola dell'impedenza, se l'impianto elettrico della macchina è rispettivamente del tipo postmodifica o premodifica.

125 li - SCHEMA TOPOGRAFICO IMPIANTO ELETTRICO PREMODIFICA

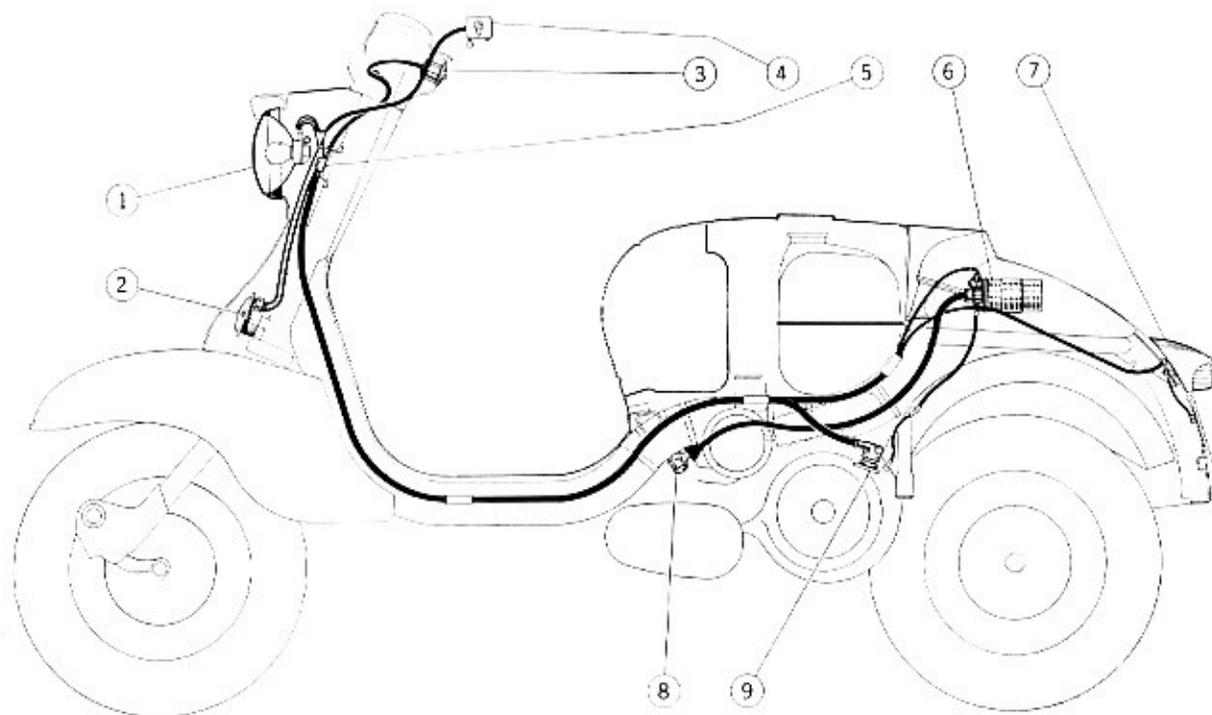


Fig. 48 A

- 1) Fanale anteriore. - 2) Avvisatore acustico. - 3) Pulsante arresto motore. - 4) Devialuci e pulsante avvisatore acustico. 5) Morsettiera.
6) Bobina Alta Tensione. - 7) Fanalino posteriore. - 8) Attacco candela. - 9) Presa corrente sul volano magnete.

125 li - SCHEMA TOPOGRAFICO IMPIANTO ELETTRICO POSTMODIFICA

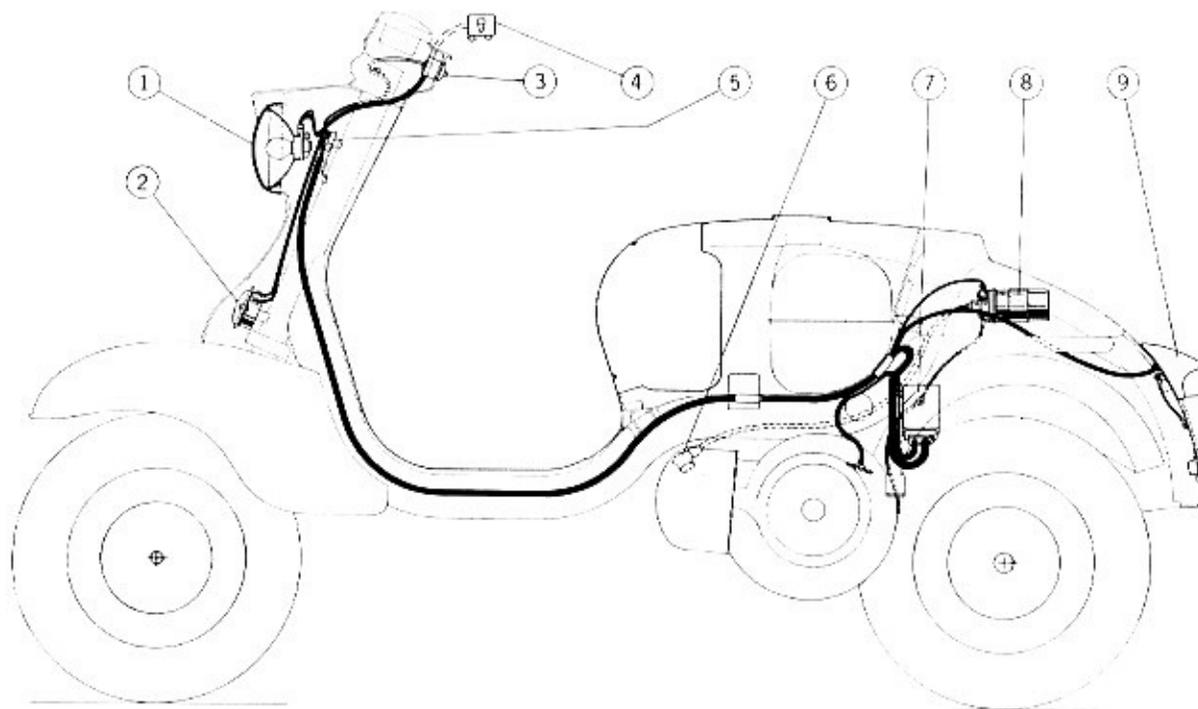


Fig. 48 B

- 1) Fanale anteriore. - 2) Avvisatore acustico. - 3) Pulsante arresto motore. - 4) Devialuci e pulsante avvisatore acustico. 5) Morsettiara.
6) Attacco candela. - 7) Custodia impedenza. - 8) Bobina Alta Tensione. - 9) Fanalino posteriore.

125 li - SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO PREMODIFICA

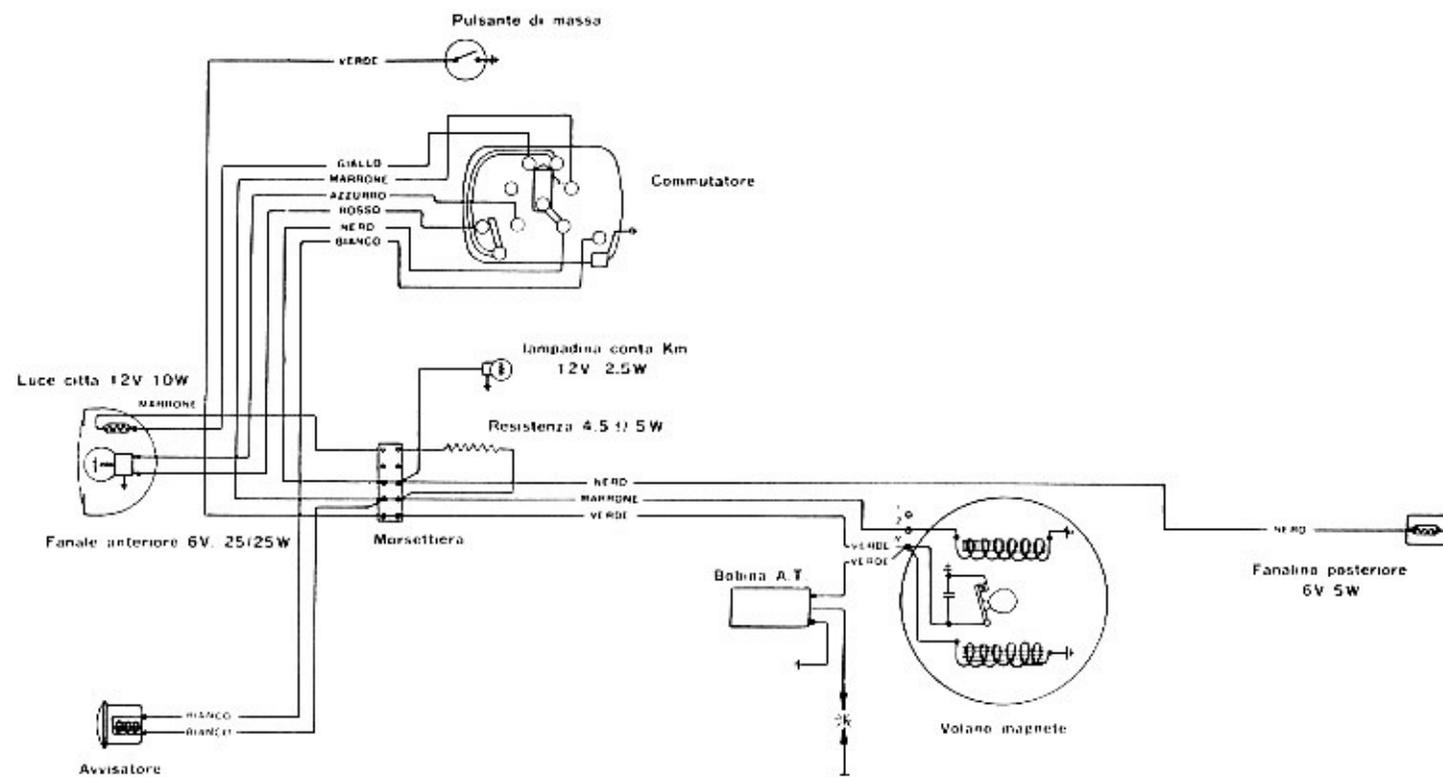


Fig. 49 A

125 li - SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO POSTMODIFICA

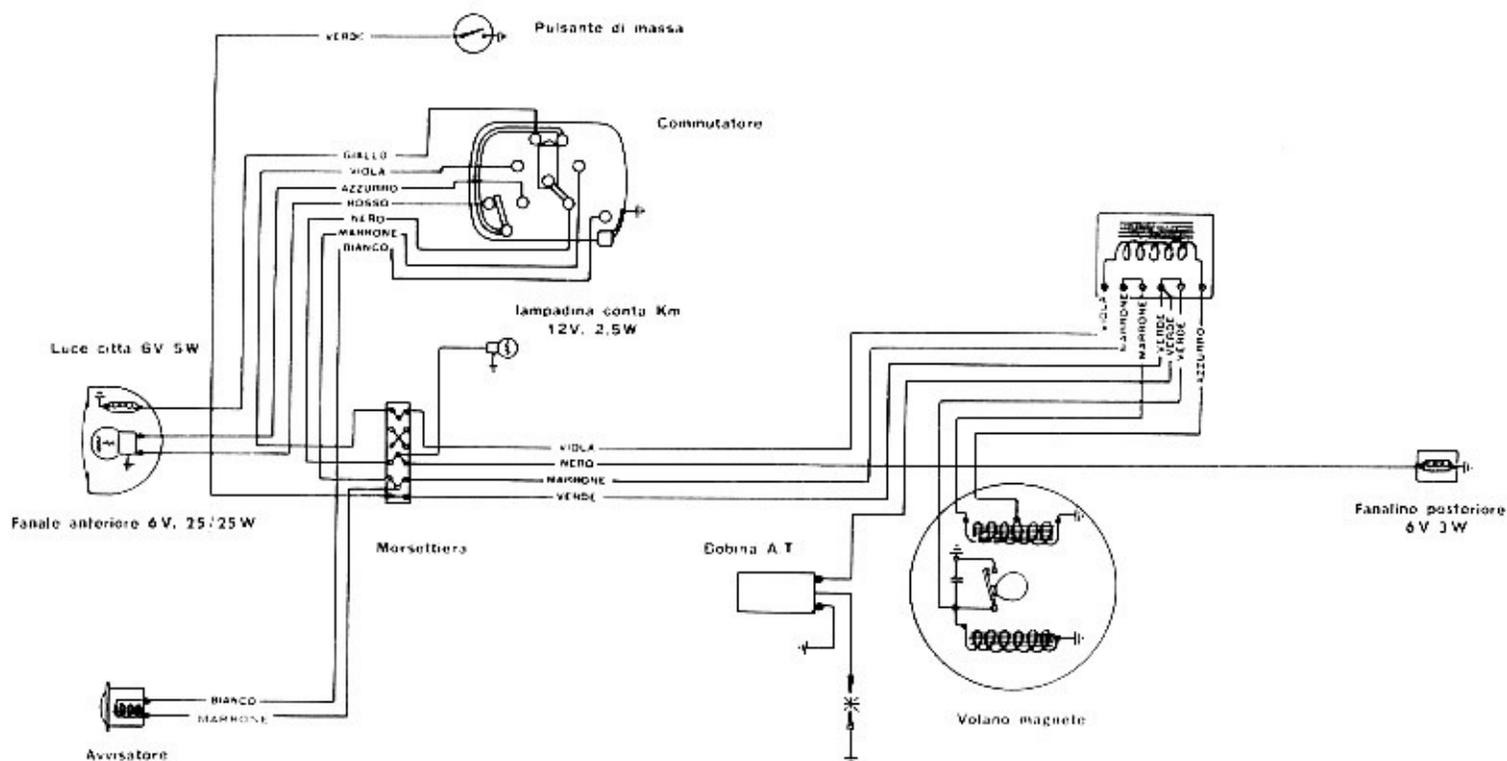


Fig. 49 B

CARATTERISTICHE APPARECCHI ELETTRICI

Denominaz.	n. catalogo		Caratteristiche
	premodifica	postmodifica	
Volano magnete			1 bobina d'accensione (filo d'uscita verde); senza carico luce, velocità 100 giri/min., la scintilla deve scoccare usando uno spinterometro a tre punte distanziate mm 5; bobina luce: tensione luce 6 V min. a 3000 giri/min. con carico su resistenza 1,33 Ohm. A circuito magnetico aperto alimentato in alternata. NB: bobine intercambiabili, ad eccezione del volano Filso che deve avere esclusivamente bobina Filso. Leva centrale a 3 posizioni, pulsante avvisatore e leva devialuci 4,5 Ω 5 W Bilux 6 V 25/25 W 12 V 10 W (premodifica) 6 V 5 W (postmodifica) 6 V 5 W (premodifica) 6 V 3 W (postmodifica)
Ducati	00840013		
Filso	00811415		
Marelli	00831593		
Bobina A.T.			
Ducati	00840016		
Filso	00811384		
Marelli	00831579		
Bosch	12011081		
Commutatore	19.18.1230	19.18.1220	
Pulsante messa a massa accensione	19.08.1270		
Resistenza	19.08.2170		
LAMPADE			
Luce abbagliante ed anabbagliante	15.08.0003		
Luce di città	19.08.0004	15.08.0004	
Fanalino posteriore	19.08.3004	15.08.3004	

Nel caso si desideri applicare il tachimetro, per la sua illuminazione deve essere montata una lampadina 12 V

2,5 W (applicata in derivazione sul filo nero sulla morsettiera).

125 li - CIRCUITI DI CONTROLLO

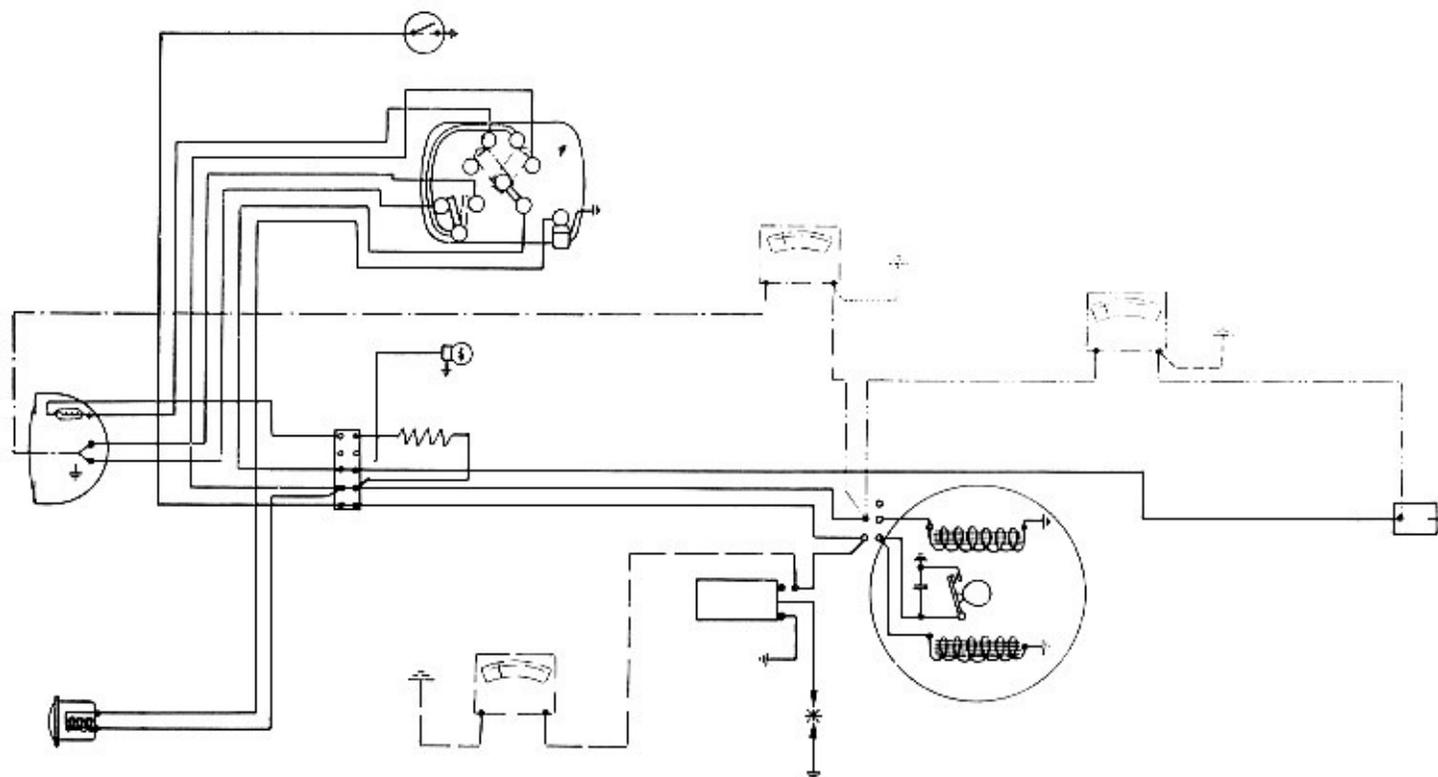


Fig. 50 A

- Controllo corrente volano, luce città e avvisatore acustico.
- - - - - Controllo circuito corrente volano e fano anteriore.
- Controllo circuito di messa dell'accensione e di alimentazione bobina A.T.

OPERAZIONI DI CONTROLLO

E' necessario disporre di un prova circuiti. E' vantaggioso disporre di un megaohmetro.

REGISTRAZIONE FARO - Vedi pag. 50.

PROVE DI ISOLAMENTO E CONTINUITA'

(Solo per le prime macchine della serie 125/li con impianto elettrico come in figg. 48 A e 49 A).

- Togliere la lampadina bilux dal fanale.
- Togliere la lampadina del fanalino posteriore.
- Staccare i fili sulla presa di bassa tensione del volano e collegare i due fili verdi se già non lo fossero.
- Staccare il filo verde sulla bobina A.T.
- Se è montata la lampadina per illuminazione tachimetro, staccare sulla morsettiera il filo che la alimenta.

1) **Circuito corrente volano, luci di città e avvisatore acustico.** Vedi fig. 50 A.

Posizione del commutatore: 1 (luci di città).

Collegare uno dei morsetti del prova circuiti all'attacco della lampadina del fanalino posteriore e l'altro al filo marrone staccato dalla presa di bassa tensione del volano: si deve avere continuità. Collegare ora uno dei mor-

setti a massa: si deve avere buon isolamento. Premendo il pulsante dell'avvisatore acustico si deve avere continuità.

1) **Circuito corrente volano e faro anteriore.** Vedi figura 50 A.

Posizione del commutatore: 2 (marcia notturna in zona non illuminata).

Collegare uno dei morsetti del prova circuiti al filo marrone staccato sulla presa di bassa tensione del volano e l'altro alternativamente alle due linguette di contatto della lampadina biluce sul fanale anteriore.

Spostando la levetta devialuci sul commutatore, si deve avere alternativamente continuità e buon isolamento.

Collegando a massa uno dei morsetti, si deve sempre avere buon isolamento.

3) **Circuito di massa dell'accensione e di alimentazione bobina A.T.** Vedi fig. 50 A.

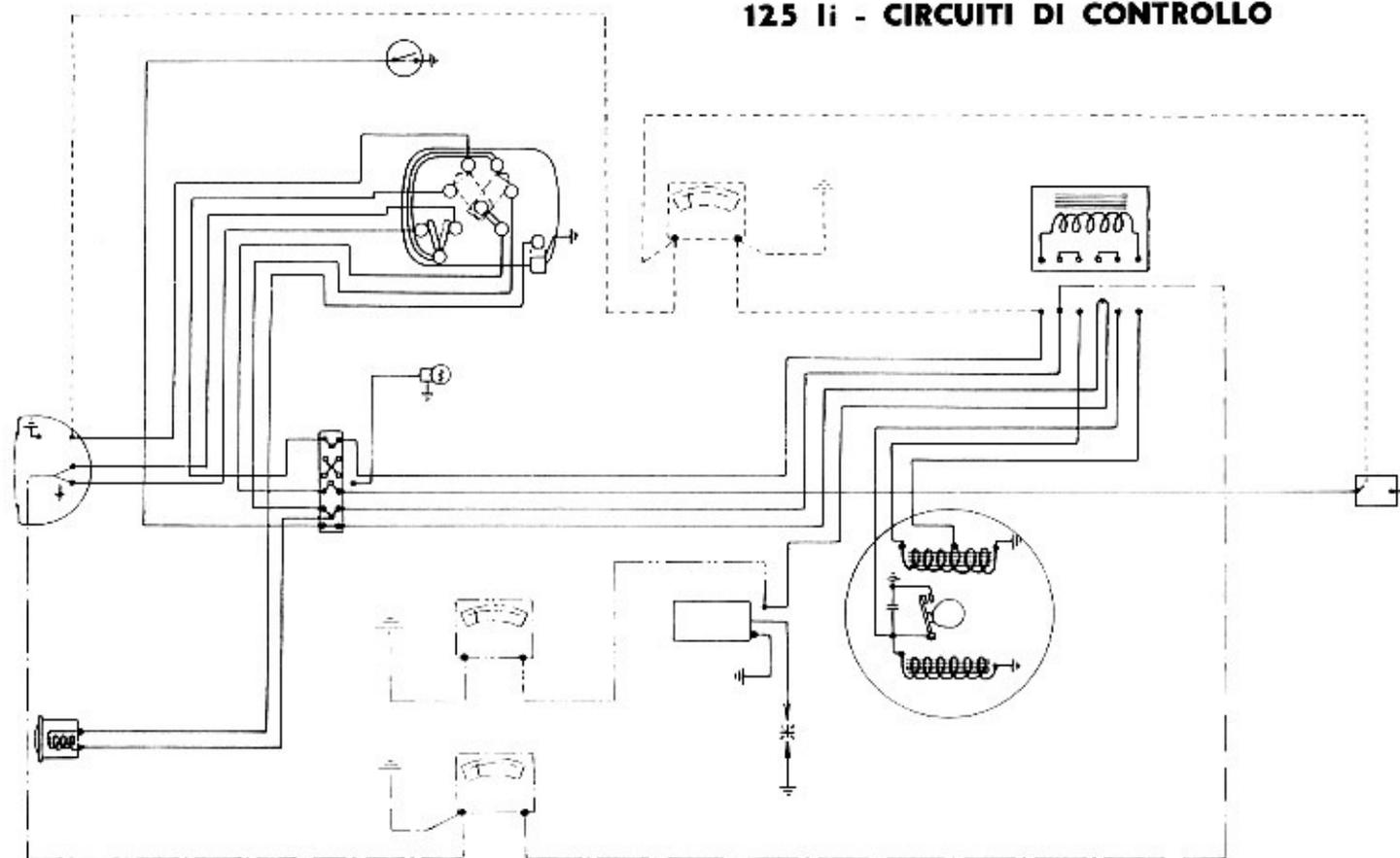
Posizione del commutatore: qualsiasi.

Inserire il prova circuiti fra il filo staccato sulla bobina A.T. e la massa.

Si deve avere buon isolamento. Premendo il pulsante per arresto motore si deve avere continuità.

T

125 li - CIRCUITI DI CONTROLLO



- Controllo circuito luce di città e fanalino posteriore.
- - - Controllo circuito avvisatore acustico e lampadina biluce del fanale anteriore.
- Controllo circuito alimentazione bobina A.T. e di massa del motore.

Fig. 50 B

PROVE DI ISOLAMENTO E CONTINUITA'

(Solo per le 125 li con impianto elettrico modificato come in figg. 48 B e 49 B).

- Togliere la lampadina biluce del fanale
- Togliere la lampadina luci di città del fanale
- Togliere la lampadina del fanalino posteriore.
- Dopo aver aperto la custodia del raddrizzatore e ribaltato la protezione di gomma, staccare dai rispettivi morsetti tutti i fili contenuti nei due cavi provenienti dal volano magnete e dall'impianto e collegare i due fili verdi provenienti dall'impianto (se già non lo fossero).
- Staccare il filo verde sulla bobina A.T.
- Se è montata la lampadina per illuminazione tachimetro, staccare sulla morsettiera il filo che la alimenta.

1) **Circuito luci di città e fanalino posteriore.** Vedi figura 50 B.

Posizione del commutatore: 1 (luci di città).

Inserire il prova circuiti fra il filo viola staccato dalla scatola del raddrizzatore e l'attacco collegato al circuito per lampadina luci di città nel faro: si deve avere continuità.

Inserire il prova circuiti fra il filo viola staccato dalla

scatola del raddrizzatore e l'attacco collegato al circuito per la lampadina fanalino posteriore: si deve avere continuità.

Lasciando invariata la posizione di uno dei capi del prova circuiti, collegare l'altro a massa: si deve avere un buon isolamento.

2) **Circuito avvisatore acustico e lampadina biluce del fanale anteriore.** Vedi fig. 50 B.

Posizione del commutatore: 2 (marcia notturna con faro). Collegare uno dei capi del prova circuiti al filo marrone proveniente dall'impianto staccato sulla scatola dell'impedenza e l'altro alternativamente alle due linguette di contatto della lampadina biluce nel fanale anteriore.

Facendo agire il devialuci sul commutatore si deve avere alternativamente continuità e buon isolamento.

Inserire il prova circuiti fra il filo marrone collegato all'impianto staccato sulla scatola del raddrizzatore e la massa: si deve avere buon isolamento. Premendo il pulsante per avvisatore acustico si deve avere continuità.

3) **Circuito alimentazione bobina A.T. e di massa del motore.** Vedi fig. 50 B.

Posizione del commutatore: qualsiasi.

Inserire il prova circuiti fra il filo verde staccato sulla bobina A.T. e la massa: si deve avere buon isolamento. Premendo il pulsante per arresto motore vi deve essere continuità.

CARBURATORE

Tipi Dell'Opera MB 19 05 S per la 150 li
 MB 16 05 S per la 125 li

	150 li	125 li
getto max	195	90
getto av.	53	35
getto min	40	35
potenza	260	360
diffusore	28	28

Dispositivo avviamento comandato a mano
 La levetta di avviamento è collegata al
 motore della valvola di avviamento a mano

Regolazione con valvole a 3 posizioni
 La valvola di avviamento a mano è collegata
 al motore della valvola di avviamento a mano

Getto del massimo ampiezza regolabile
 La valvola di avviamento a mano è collegata
 al motore della valvola di avviamento a mano

Dispositivo di avviamento a mano
 La valvola di avviamento a mano è collegata
 al motore della valvola di avviamento a mano

Dispositivo di ritorno con vite di regolazione
 La valvola di avviamento a mano è collegata
 al motore della valvola di avviamento a mano

Getto di minimo ampiezza regolabile
 La valvola di avviamento a mano è collegata
 al motore della valvola di avviamento a mano

Vite di blocco della valvola a gas per ottenere una posizione fissa di minimo al minimo.

Filtro aria incorporato nella papetta di attacco della tubazione.

Filtro aria a paglie polmoniche.

CARBURATORE

AVVIAMENTO E MESSA A PUNTO

Essere sicuri che il carburatore sia montato con la vaschetta perfettamente allineata al tubo di aspirazione che il raccordo d'attacco sia sempre sia bloccato sulle piastre per evitare danni ai componenti d'aria.

Regolazione del minimo

Per la regolazione del minimo, girare la vite di regolazione del minimo di due giri, poi il regolatore della valvola di avviamento a mano di un giro. La vite di regolazione del minimo è collegata al motore della valvola di avviamento a mano. La vite di regolazione del minimo è collegata al motore della valvola di avviamento a mano.

Per la regolazione del minimo, girare la vite di regolazione del minimo di due giri, poi il regolatore della valvola di avviamento a mano di un giro.

Per la regolazione del minimo, girare la vite di regolazione del minimo di due giri, poi il regolatore della valvola di avviamento a mano di un giro.

CARBURATORE

Tipo Dell'Orto MB 19 BS 5 - per la 150 li
 MB 18 BS 5 - per la 125 li

	150 li	125 li
getto max	95	92
getto avv.	55	55
getto min.	40	35
polverizz.	260 B	260 B
diffusore	∅ 19	∅ 18

Dispositivo avviamento comandato ruotando di mezzo giro la levetta situata sulla costola centrale sotto la parte anteriore della sella del guidatore a destra.

Regolazione con spillo a 3 posizioni agente nel polverizzatore portagetto del massimo. Normalmente lo spillo si deve trovare fissato alla seconda tacca.

Getto del massimo annegato entro pozzetto situato al di sotto della camera miscela.

Dispositivo emulsionatore con aria di prepolverizzazione derivata sulla presa aria del carburatore.

Dispositivo di minimo con vite di regolazione dell'aria.

Getto di minimo smontabile e accessibile dal pozzetto del getto del massimo.

Vite di arresto della valvola a gas per ottenere una posizione fissa di marcia al minimo.

Filtro benzina incorporato nella pipetta di attacco della tubazione.

Filtro aria. Presa d'aria in zona calma, dispositivo filtrante a paglia metallica. Eventuale filtro supplementare nel polmoncino.

MONTAGGIO E MESSA A PUNTO

Osservare che il carburatore sia montato con la vaschetta perfettamente verticale rispetto al suolo e che il manicotto d'attacco sul carburatore sia bloccato sulla pipa per evitare dannosi trafileamenti d'aria.

Regolazione del minimo

Va sempre effettuata a motore caldo. Per la regolazione del minimo ci sono due viti, una di regolazione della chiusura della valvola gas (vedi fig. 51 vite A, avvitando la vite si apre la valvola), l'altra per la regolazione dell'aria del minimo (vedi fig. 51 vite B) che regola il titolo della miscela che si forma all'uscita del getto del minimo (stringendo la vite si arricchisce la miscela, allentandola si impoverisce).

Per la corretta regolazione del minimo si agisca nel modo seguente:

- 1) Registrare la vite A che regola la chiusura della valvola in modo da ottenere un minimo piuttosto veloce.

- 2) Registrare la vite B in modo da ottenere una marcia il più regolare possibile del motore – marcia galoppante indica miscela ricca: allentare la vite B – tendenza a fermarsi o starnuti indicano miscela povera: stringere la vite B.
- 3) Agire quindi alternativamente sulle viti A e B fino ad ottenere il minimo corretto.

In generale la vite di regolazione dell'aria del minimo B va allentata da 1/2 a 2 giri dal punto in cui essa è completamente stretta.

Una volta regolato il minimo, se, dando lentamente gas

il motore tende a mancare o si spegne, ciò è indizio di miscela troppo povera e si deve stringere leggermente la vite di regolazione dell'aria fino a fare scomparire questo fenomeno.

Eseguita la messa a punto del minimo, la carburazione dovrebbe essere corretta per tutta la corsa della manopola del gas. Se però nel tratto che va da 1/4 a 3/4 circa di corsa della manopola del gas, si dovesse notare a motore caldo una miscela o troppo grassa o troppo magra, si può correggere la carburazione spostando rispettivamente nella prima o nella terza tacca lo spillo C (fig. 46) che normalmente si trova fissato alla 2' tacca.

MANUTENZIONE DEL CARBURATORE

Smontare periodicamente tutto il carburatore e provvedere ad un accurato lavaggio di tutti i pezzi componenti. Disponendo di aria compressa soffiare attraverso tutti i fori e canali esistenti nel carburatore. Se non si dispone di aria compressa, passarli con un adatto filo di rame o ottone in modo di assicurarsi della loro perfetta pulizia.

I getti vanno trattati con la massima cura. Se il foro calibrato fosse ostruito, lo si liberi soffiandolo, evitando assolutamente di introdurre alcun corpo solido nel foro stesso.

Smontando il carburatore assicurarsi che tutte le parti

componenti siano in perfette condizioni e in modo particolare (le lettere si riferiscono alla fig. 51):

Valvola gas D: deve scorrere liberamente e senza eccessivo giuoco. In caso di giuoco eccessivo dovuto ad usura della valvola, sostituirla e se necessario, fare alesare la camera presso una stazione di servizio Dell'Orto, montando poi una valvola maggiorata.

Spillo conico C: non deve presentare segni di usura nella parte conica e alle tacche di fissaggio. Eventualmente sostituirlo.

Polverizzatore E: controllare la parte calibrata ove entra lo spillo conico presso una stazione di servizio Dell'Orto ed eventualmente provvedere alla sostituzione.

Getto max (F) min. (G) e avv.: osservare che il foro calibrato non venga comunque manomesso.

Vaschetta a livello costante (H): l'astina a cono (I) deve avere sempre la parte conica in perfette condizioni e

analogamente la sede conica (L) in cui essa va ad impegnarsi. In caso contrario provvedere alla sostituzione. Assicurarsi che il galleggiante (M) non sia comunque appesantito.

Filtro aria (N) e benzina (P): verificare lo stato e provvedere sovente alla loro pulizia risciacquandoli in benzina. La cartuccia dell'eventuale filtro aggiuntivo deve essere pulita solo soffiando con aria compressa a bassa pressione.

CARBURATORE DELL'ORTO MB

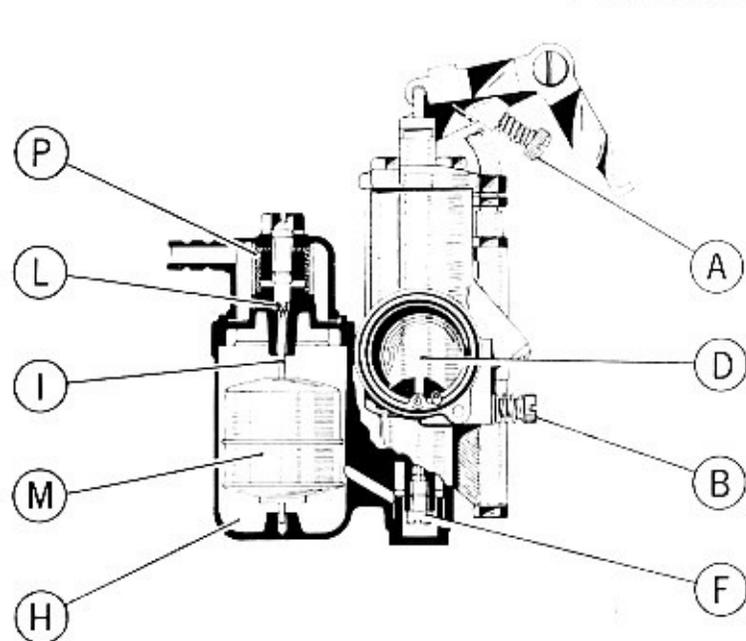


Fig. 51

